

[Text]

Mr. Angus: Very good, very good.

We heard, in Vancouver, a concern voiced by one of the unions involved in the air industry, that a shift from the use of jets to service the northern communities, the smaller communities, to things like the DASH-7s, will put yet another barrier in the way of those individuals who are confined to a wheelchair, both in the context that the chair itself, with its occupant, cannot gain access to the cabin. I gather, it would have to be carried in. Also, battery chairs would not fit in the luggage compartments or storage compartments they have on those flights.

That is a reality of economic deregulation. How would you suggest we, for lack of a better term, regulate it, so that those Canadians living in the north who have a disability are not disenfranchised, in some cases, by the only transportation component they have access to?

Mr. Simpson: The first thing is that we find there is a great dearth of knowledge in thinking, on behalf of the 'ivory tower' engineers back in the very back rooms, who are designing these aircraft or could make modifications to them. When I get on a DC-something-or-other, a small aircraft, they have a hell of a time with this chair, not just the smaller new ones, but just tipping on them sideways, and then they crush the frame and I cannot use it when I get to Ottawa, so I cannot come to visit you, which happens at times.

The fact is, the door systems and these luggage compartments could be re-designed, if the first regulation was that it was a minimum requirement the engineers have to come up with—such as someone also requiring them for engines and safety and other things. It has to be built in at the very beginning if that is a minimum requirement. It is no more extra expense to design either a ramp or a door of an aircraft this way or that way if they know what the requirements are. And if someone has the guts to tell them that it has to take this scope of a travelling wheelchair, then build it into your design, feature some changes; change the frame so it does it accordingly, that is the first thing.

• 1455

It may not be that every flight and every aircraft is going to have all the features, but a sufficient number that I can plan my trips once a week or twice a week to that northern airport. So there are reasonable, realistic solutions both in design and management.

I guess what you are really asking for is thinking people in their flight schedules and their planning who makes those things possible. These are not unrealistic solutions, but for some reason they are left out of the ivory tower thinking process.

Mr. Angus: Is part of that reason because the marketplace itself... There are a number of people who have a disability that impacts on their ability to move in or out of airplanes, for instance, or trains or buses, what-have-you. You are so dispersed across the country that there is not enough of you to

[Translation]

M. Angus: Très bien.

A Vancouver, certains représentants des syndicats de l'industrie aérienne nous ont dit que le remplacement de certains avions à réaction desservant les plus petites collectivités du Nord au moyen de DASH-7, par exemple, réduira encore davantage l'accès des personnes confinées à des fauteuils roulants qui pourront difficilement entrer dans la cabine. J'imagine qu'il faudrait transporter les fauteuils roulants à bord. En outre, les fauteuils qui fonctionnent à pile ne pourraient pas être placés dans les compartiments à bagage ou dans les soutes.

C'est là une des réalités de la déréglementation économique. Quels règlements proposeriez-vous, si je peux me permettre de m'exprimer ainsi, pour que les Canadiens handicapés vivant dans le Nord ne soient pas privés, dans certains cas, du seul mode de transport auquel ils ont accès?

M. Simpson: La première chose que nous avons constatée, c'est que les ingénieurs qui se terrent dans leurs tours d'ivoire pour concevoir ces avions ou en modifier la conception semblent souffrir d'une pénurie d'idées. Quand je monte à bord d'un petit avion, les agents de bord ont énormément de difficulté à manier mon fauteuil roulant puisqu'ils doivent le placer sur le côté et que cela écrase la charpente, de sorte que je ne peux plus m'en sortir quand je viens vous rendre visite à Ottawa, ce qui se produit à l'occasion.

Il y aurait moyen de modifier les ouvertures et les compartiments à bagage, si les règlements stipulaient que les ingénieurs doivent respecter cette exigence minimale, comme c'est le cas avec les moteurs, les normes de sécurité, etc. L'avion doit être construit de façon à intégrer ces caractéristiques, si c'est une exigence minimale. Il ne coûte pas plus cher d'aménager une rampe ou une entrée ou sortie d'avion, de telle façon ou de telle autre façon, si ceux qui en ont la charge savent s'y prendre. Et quelqu'un devrait avoir le courage de leur dire de pourvoir aux besoins de ceux qui voyagent en chaise roulante lorsqu'ils conçoivent un avion sur leur planche à dessin, et d'y intégrer des changements, de redessiner le fuselage, par exemple. Voilà un premier point.

Je ne demande pas que chaque vol et chaque avion soient équipés de cette façon, mais qu'un nombre suffisant le soit pour que je puisse planifier mes déplacements une ou deux fois par semaine lorsque je me rends dans cet aéroport du Nord. On peut donc trouver des solutions raisonnables et réalistes à ce problème de conception et de gestion.

Ce que je demande en fait, c'est que ceux qui sont chargés de la planification des vols, des horaires de ces vols, y songent. Ce n'est pas trop demander, mais personne n'y pense jamais pour quelque raison que ce soit, enfermés comme ils le sont dans leur tour d'ivoire.

M. Angus: Ne peut-on attribuer ce phénomène en partie au marché... De nombreuses personnes souffrent de handicaps qui les empêchent plus ou moins d'entrer ou de sortir d'avions, de trains ou d'autobus. Vous êtes tellement dispersés aux quatre coins du pays que vous n'êtes pas suffisamment